VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki**
(nr 31)
z dnia 11 września 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki (nr 31)

11 września 2012 r.

Komisja Gospodarki obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Jasińskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Gospodarki o stanie przemysłu motoryzacyjnego w Polsce z uwzględnieniem przyszłości Fabryki Samochodów Osobowych S.A.

W posiedzeniu wzięli udział: **Grażyna Henclewska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki wraz ze współpracownikami, **Jacek Partyka** naczelnik Wydziału Monitoringu Pomocy Publicznej w Departamencie Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów, **Jerzy Król** naczelnik Wydziału Warunków Technicznych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Grażyna Kiełek** główny specjalista w Ministerstwie Skarbu Państwa, **Marek Krajewski** główny specjalista w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Elżbieta Sikorska** wicedyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, **Ryszard Wieczorek** dyrektor Biura Związku Pracodawców Motoryzacyjnych wraz ze współpracownikami, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Rafał Poradka** dyrektor wykonawczy Związku Dealerów Samochodów, **Janusz Woźniak** prezes zarządu Fabryki Samochodów Osobowych S.A. wraz ze współpracownikami, **Marek Dyżakowski** członek zarządu głównego Forum Związków Zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz, Katarzyna Gadecka, Anna Ornat** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki.

Protokół z poprzedniego posiedzenia w związku z niewniesieniem uwag uznaję za przyjęty.

Porządek dzienny przewiduje informację Ministra Gospodarki o stanie przemysłu motoryzacyjnego w Polsce z uwzględnieniem przyszłości Fabryki Samochodów Osobowych S.A.

Witam panią minister Grażynę Henclewską reprezentującą rząd. Witam związki zawodowe. Witam wszystkich gości. Witam pana prezesa Woźniaka.

Szanowni państwo, właściwie jest to temat planowany, chociaż – szczerze mówiąc – muszę zacząć od historii. Jeszcze w poprzedniej kadencji chcieliśmy omówić sprawę FSO. Wówczas rząd mówił, żeby nie mówić, ponieważ już, już coś dopinają. Chodziło o to, żeby nie palić.

Szczerze mówiąc, w Komisji przynajmniej ja starałem się współpracować i być bardzo otwarty na różnego rodzaju sugestie, gdyż rzeczywiście czasem tak może być. Obawiam się jednak, czy ustępliwość ta nie jest przez rząd troszkę nierozumiana jak próba zepchnięcia tematu, żeby tego nie robić. Szczerze mówiąc, pani minister, mam wątpliwości tego typu. Ewentualnie mogę tylko wyciągać z tego wnioski na przyszłość, gdyż nagle sprawa się rozmyła, nie się nie stało, nic nie ma, nic nie wiadomo.

Spotkałem się z sugestią, czy nie sprokurować jakiegoś dezyderatu w sprawie FSO, chociaż nie jestem pewien, czy na tę chwilę jesteśmy gotowi, nie wiem też, co nam da dyskusja.

To tyle mojego wstępu. Pani minister, proszę uprzejmie o zaprezentowanie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zgodnie z prośbą pana przewodniczącego i Komisji Ministerstwo Gospodarki przygotowało informację na temat aktualnej sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Przekazaliśmy te informacje.

Chciałabym podkreślić, że sytuacja, dane, którymi dysponujemy, pełne dane dotyczące całego roku są to dane dotyczące roku 2011. Dane za rok 2012 dotyczą siedmiu miesięcy. Ministerstwo Gospodarki na bieżąco analizuje rozwój sytuacji na polskim rynku motoryzacyjnym. Na koniec roku było zarejestrowanych prawie 18.000 tys. (17.900 tys.) samochodów. Średni wiek, jak zapewne państwo wiecie, jest dość wysoki i wynosi około czternastu lat. Są to dane szacunkowe na bazie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Rok 2011 dla branży motoryzacyjnej zakończył się – można powiedzieć –nieźle. Mówię o roku 2011. Mówiąc o branży motoryzacyjnej, mówimy o czterystu trzydziestu trzech jednostkach, które zatrudniają powyżej dziewięciu pracowników, w tym jest sto dwadzieścia dziewięć jednostek tzw. dużych. Najsilniejszą grupę stanowią producenci części i akcesoriów do pojazdów silnikowych. Jest to trzysta szesnaście jednostek. Natomiast w grupie producentów pojazdów samochodowych jest trzydzieści dziewięć jednostek, w tym jest piętnaście takich, które zatrudniają powyżej dwustu pięćdziesięciu osób.

Przemysł motoryzacyjny to ponad 146 tys. pracowników. W roku ubiegłym, w roku 2011, wzrost zatrudnienia wyniósł prawie 6%, z tym że jeżeli rozróżnimy to na producentów samochodów i producentów nadwozi, to w tej części, w tej grupie zatrudnienie spadło o 3% i o 4,7%. Natomiast jeżeli chodzi o producentów części i akcesoriów, tutaj zatrudnienie wzrosło o ponad 9%. Jeżeli w statystykach przedsiębiorstw uwzględnimy również te, które są klasyfikowane w innych branżach, ale pracują na rzecz branży motoryzacyjnej – mówię tutaj o producentach opon, foteli, wiązek elektrycznych, szyb – to powoduje, że liczba zatrudnionych w firmach wytwarzających pojazdy i części wrośnie do około 170-180 tys. Jest to znaczący udział w zatrudnionych ogółem.

Szanowni państwo! Przemysł motoryzacyjny w Polsce, pomimo kryzysu, nadal generował wysokie przychody z całokształtu działalności. Wyniosły one 117.000.000 tys. zł. Były wyższe o ponad 19%. Cały czas mówię o ubiegłym roku. Wyraźnie wzrosły również nakłady inwestycyjne, osiągnęły one poziom 4.600.000 tys. zł. Rentowność obrotu praktycznie była na tym samym poziomie w stosunku do 2010 roku, czyli wynosiła 3,6%.

Przemysł motoryzacyjny odgrywa również istotną rolę jako eksporter. W 2011 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego według danych statystycznych wzrosła o 10% – do wartości 19.000.000 tys. euro. Największy udział w polskim eksporcie miała grupa producentów samochodów osobowych i dostawczych. Tu wartość wyniosła 6.800.000 tys. euro. Wartość części i akcesoriów wyniosła 6.400.000 tys. euro. Ważne jest, kto jest odbiorcą. Do krajów Unii Europejskiej trafiły produkty polskiego przemysły motoryzacyjnego o wartości 16.000.000 tys. euro – na ogólną kwotę 19.000.000 tys. euro.

Jeżeli chodzi o sprzedaż samochodów, w ubiegłym roku wyniosła ona 275 tys. sztuk i była niższa o 12%.W tym samym czasie w Polsce było 654 tys. sztuk samochodów importowanych używanych, ale było to o ponad 9% mniej niż w roku poprzednim. Jeżeli chodzi o nowe samochody, to wyprodukowano 825 tys. samochodów osobowych i dostawczych, czyli o 7% mniej niż w roku poprzednim. Generalnie rok 2011, jeżeli chodzi o produkcję samochodów osobowych, był rokiem spadków.

Jeżeli chodzi o pierwsze siedem miesięcy tego roku, sprzedaż nowych samochodów jeszcze rosła. Po siedmiu miesiącach sprzedano o 4,8% więcej samochodów. Jednocześnie obserwowaliśmy, notowaliśmy, również spadek importu samochodów używanych o prawie 5%. Jeżeli chodzi o produkcję samochodów osobowych, w polskich fabrykach również odnotowaliśmy spadek i to spadek o ponad 20% w stosunku do tego samego okresu ubiegłego roku. I Fiat, i Opel zmniejszyły produkcję przede wszystkim z powodu braku zamówień z rynków europejskich. Optymistycznie wyglądający wzrost sprzedaży nowych samochodów jest przede wszystkim wynikiem dynamicznego wzrostu sprzedaży marek pozaeuropejskich takich jak: Toyota, Hyundai, Kia i Chevrolet. Istotny spadek odnotowały marki europejskie: Opel, Fiat, Renault. Można powiedzieć, że spośród marek bronią się: Volkswagen, Skoda i Dacia.

Utrzymująca się od kilku lat struktura polskiego rynku i parku samochodowego nie wskazuje na rosnący popyt na nowe i dobrze wyposażone samochody. Na polski rynek nadal jest sprowadzanych ponad dwa razy więcej samochodów używanych.

Szanowni państwo! Chciałabym mocno podkreślić, że Polska stała się jednym z największych producentów samochodów w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Spośród czterdziestu fabryk, które zajmują się montażem samochodów i silników, aż szesnaście znajduje się w Polsce. Produkty polskiego przemysłu motoryzacyjnego stały się też specjalnością polskiego eksportu. Jak powiedziałam, 98% produkowanych w Polsce samochodów osobowych przeznaczanych jest na eksport. Dlatego też koniunktura, sytuacja naszego przemysłu uzależniona jest od koniunktury panującej na rynkach europejskich, głównie Niemiec, Włoch i Francji. Załamanie sprzedaży na owych rynkach odbija się bardzo niekorzystnie na wielkości produkcji krajowej. W przeszłości – mam tu na myśli rok 2009, rok 2010 – sytuacja na rynku europejskim, w tym dopłaty, zachęty do zakupu nowych samochodów powodowały, że był popyt na nasze, polskie małe i średnie, stosunkowo niedrogie samochody.

Szanowni państwo! Biorąc pod uwagę istotną rolę przemysłu motoryzacyjnego w polskiej gospodarce, chciałabym podkreślić, że polski rząd przykłada dużą wagę, Polsce zależy na utrzymaniu produkcji na poziomie 800-900 tys. samochodów rocznie. Chcemy pozostać krajem, w którym są produkowane nowoczesne konstrukcje samochodów, są wdrażane innowacyjne technologie, które mogą dać impuls dla nowych i ekologicznych koncepcji rozwoju transportu samochodowego. Musimy natomiast pamiętać o tym, że przemysł motoryzacyjny jest w dużym stopniu zglobalizowany, dlatego też uwarunkowania zewnętrzne mają także związek z sytuacją w naszym kraju. Z tego względu, że jest to duże uzależnienie od koniunktury, że europejski rynek motoryzacyjny zmniejsza się, że plany produkcyjne wielu koncernów były weryfikowane, i nadal są weryfikowane, że wiele planowanych inwestycji zawieszono, jest konieczność wprowadzania nowych eko– i energoefektywnych technologii.

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki mają na uwadze to, że mówiąc o konkurencyjności przemysłu, mówimy o konkurencyjności na poziomie europejskim, jako że jest to gałąź, jest to branża w dużej mierze zglobalizowana. Dlatego też prace, które toczą się na poziomie europejskim, w Komisji Europejskiej, są ukierunkowane na poprawę warunków, w których w Europie są produkowane samochodowy, po to żeby mogły one skutecznie konkurować na rynkach krajów trzecich. Warunki te są bardzo istotne. Dlatego też aktywnie uczestniczyliśmy w pracach Grupy Wysokiego Szczebla CARS 21, która zajmowała się wypracowaniem propozycji systemu regulacji dla przemysłu motoryzacyjnego, dla konkurencyjnego przemysłu motoryzacyjnego. Prace Grupy zakończyły się. Ich efektem był raport końcowy, który przedstawił wizję konkurencyjnego przemysłu europejskiego w roku 2020, ale też po roku 2020. Przedstawił listę rekomendacji do rozważenia na szczeblu Unii Europejskiej, rekomendacji odnoszących się do wielu obszarów. Prace nad rekomendacjami będą się toczyć w Komisji Europejskiej.

Szanowni państwo, Polska jest zainteresowana nowymi projektami inwestycji zagranicznych oraz podjęciem rozmów z nowymi inwestorami zarówno zainteresowanymi inwestycjami typu *greenfield*, jak również realizacją projektów typu *joint venture*. Chciałabym, mocno podkreślić, że wiele firm postrzega sektor motoryzacyjny w Polsce jako dobre miejsce do lokalizacji inwestycji, czego dowodem jest to, że sektor ten stanowi najliczniejszą, obsługiwaną przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych, grupę projektów. Do połowy sierpnia Agencja zakończyła pozytywną decyzją kilkanaście projektów z branży motoryzacyjnej.

Szanowni państwo! Po to, żeby wyjść naprzeciw oczekiwaniom potencjalnych inwestorów, Ministerstwo Gospodarki przygotowuje zmianę „Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011-2020", mającą na celu między innymi umożliwienie udzielania wsparcia inwestycjom zlokalizowanym również w aglomeracjach o niskiej stopie bezrobocia. Rząd wykorzystuje swoje pełne możliwości po to, żeby przygotować program wsparcia dla przyszłych inwestorów, dla tych inwestorów, którzy są zainteresowani inwestycjami w Polsce.

Chciałabym powiedzieć, że jeżeli chodzi o inwestycje, o nowych inwestorów, o to, co pan przewodniczący powiedział na początku, to chciałabym mocno podkreślić, że strony nie są zainteresowane upublicznianiem informacji na ten temat. Jest to biznesowa zasada. Odejście od tejże biznesowej zasady może skutkować gorszymi warunkami negocjacji lub wręcz zerwaniem negocjacji. Chciałabym bardzo mocno powiedzieć, że jeżeli wszystkim nam zależy na tym, a wszystkim nam zależy na tym, żeby inwestorzy chcieli przychodzić, żeby inwestorzy realizowali swoje plany właśnie w Polsce, to nie powinniśmy upubliczniać jakichkolwiek informacji z toczących się procesów. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję, pani minister. Do tego, co powiedziała pani na końcu,odnoszą się dwie sprawy. Właśnie dlatego nie organizowałem spotkania, żeby nie upubliczniać, tylko że wówczas mówiono, że jest tuż, tuż i zaraz będzie. Pani minister, a więc to troszkę nie tak. Niemniej jednak ponieważ drugi człon tematu naszego posiedzenia to przedstawienie przyszłości FSO, czy pani minister mogłaby do tego członu coś powiedzieć?

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Chciałabym powiedzieć to, co powiedziałam. Rząd wykorzystuje wszystkie możliwości, żeby przygotować program wsparcia. Chcemy mieć gotowy instrument dla inwestorów zainteresowanych inwestycją. Program, zmianę programu przygotowujemy, uzgadniamy. Jak powiedziałam, chcemy mieć gotowy instrument dla inwestorów zainteresowanych inwestycją również na terenie warszawskiej FSO.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Proszę bardzo. Może najpierw państwo posłowie. Proszę, panie pośle Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Pani minister, korzystając z deklaracji, ustawicznych prac analitycznych nad rynkiem mam dwa pytania. Pierwsze. W ostatnich latach odnotowywaliśmy, z różną dynamiką, ale jednak, pewne wahania, jeżeli chodzi o rynek, jak również ceny produktów. Skoro – wrócę do tego w drugim pytaniu – skupiamy się na różnych narzędziach poprawiających koniunkturę na rynku, trzeba by również zadać sobie pytanie na temat cen oferowanych produktów. Czy na bieżąco na przestrzeni ostatnich lat analizujecie dysproporcje – w którą stronę one przebiegają – tych samych produktów w poszczególnych państwach na rynku europejskim? Z czego dysproporcje te mogą wynikać?

Drugie pytanie. Właściwie mam trzy pytania. Drugie pytanie jest takie. Właściwie będzie to drugie pytanie. Na przedostatniej stronie, o czym pani minister zresztą mówiła przed chwilą, na str. 7 jest taka deklaracja – jest to ostatni akapit – „Kontynuowane są prace analityczne nad proekologicznymi i społecznie akceptowalnymi rozwiązaniami mającymi zachęcać do zakupu nowych samochodów”. Czy moglibyśmy uzyskać dostęp do aktualnego stanu tego typu założeń, do takiego programu? Czy w tego typu założeniach mieści się także nie tyle wprost dotowanie zakupu, co np. ułatwienia podatkowe w zakresie różnorakich form finansowania zakupu nowych środków transportu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Borkowski (RP):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie do pani minister. Bardzo szeroko mówiła pani o planach Ministerstwa. Być może sprecyzuje pani kiedy, w jakim czasie Ministerstwo chce zrealizować swoje plany. Czy możemy w przybliżeniu usłyszeć odpowiedź, ile jeszcze będzie to trwało?

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Tak, panie pośle. Już? Skończył pan? Dziękuję panu.

Poseł Jerzy Borkowski (RP):

Chodzi o program wsparcia.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Tak. Dziękuję. Proszę bardzo. Jeżeli posłowie nie wykazują chęci, to może w takim razie goście. Proszę bardzo.

Członek zarządu głównego Forum Związków Zawodowych Marek Dyżakowski:

Marek Dyżakowski. Forum Związków Zawodowych.

Chciałbym tutaj nawiązać do sprawy szukania inwestora dla FSO. Jak powiedział pan przewodniczący, minął rok. Wtedy Komisja Gospodarki nie spotkała się. Spotkanie to zostało właściwie odwołane ze względu na to, że już toczą się rozmowy i wszystko to jest objęte tajemnicą. Minął rok. Chcielibyśmy, żeby opinia publiczna dowiedziała się czegoś bliższego na temat tego, na jakim etapie są rozmowy. Czy przewidziany jest dalszy ciąg? Czy to koniec rozmów? Jakie są przeszkody? Czy brakuje pieniędzy, dobrych chęci? Pani minister, pani mnie słucha czy nie? Domagam się tego, żeby powiedziała pani coś więcej na temat pozyskania inwestora na majątek FSO.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję. Pan prezes Faryś.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo!

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, który mam zaszczyt reprezentować, jest reprezentacją, która skupia producentów, przedstawicieli producentów, sprzedawców pojazdów. Ostatnio do naszego grona dołączyły firmy, które produkują zabudowy, nadwozia i podzespoły. W związku z tym jesteśmy organizacją, która w tej chwili skupia pięćdziesiąt dwie firmy i reprezentuje siedemdziesiąt dwie marki.

Proszę państwa, z dużym zainteresowaniem wysłuchałem wystąpienia pani minister. Muszę powiedzieć, że resort gospodarki jest jednym z resortów, jeżeli nie jedynym, który najbardziej stara się branży pomóc. Chciałbym tutaj wyrazić wdzięczność i docenić to. Natomiast do wystąpienia pani minister dodałbym słowo „jeszcze".

Proszę państwa, może najpierw zacznę od rynku europejskiego. Jeżeli chodzi o europejski rynek motoryzacyjny, szacujemy, że w tym roku liczba rejestracji będzie niższa o 10%, czyli mniej więcej będzie 1000-1200 tys., a może nawet 1400 tys. mniej samochodów. To prawda, że na rynku polskim ciągle jeszcze mamy kilkuprocentowy wzrost – mówię o rejestracjach nowych pojazdów – natomiast jest to wzrost, który jest spowodowany bardzo dobrym wzrostem w pierwszych dwóch, może trzech miesiącach roku. Tymczasem sierpień był najgorszym miesiącem od roku bodajże 2005 albo nawet 2004. Miesiąc do miesiąca sprzedaż ta była o kilkanaście procent mniejsza. W związku z tym szacujemy, że cały rok zamknie się wynikiem podobnym do zeszłego roku, czyli około 275 tys. samochodów. Znowu jest to najgorszy wynik od prawie dziesięciu lat. W związku z tym sytuacja, jeżeli chodzi o sprzedaż nowych samochodów jest, powiedziałbym, bardzo zła. Przewidujemy – takie są głosy niektórych ekspertów – że następne lata będą jeszcze gorsze. To po pierwsze.

Po drugie, myślę, że warto powiedzieć jedną rzecz. Inwestycje, które mamy w tej chwili, o które tak bardzo walczymy, po pierwsze, są bardzo powiązane z rynkiem, ponieważ wszyscy inwestorzy patrzą na wielkość rynku, a jak powiedziałem przed chwilą, wielkość rynku w Polsce jest dramatycznie mała. Używam określania „dramatycznie mała", dlatego że w Hiszpanii, która, jak wiemy, w tej chwili jest pogrążona w bardzo głębokim kryzysie i ma bardzo kiepską sytuację ekonomiczną, a wielokrotnie jest porównywana z Polską, w zeszłym roku było sprzedanych ponad 800 tys. samochodów, czyli blisko ponad trzy razy więcej niż w Polsce. Jeżeli chodzi o inwestycje, o których mówię, inwestorzy patrzą, jaki jest rynek wewnętrzny. W Polsce jest bardzo słaby, w związku z czym to, o co teraz musimy walczyć, to to, żeby ci inwestorzy, którzy są w Polsce, pozostali. Oczywiście trzymam kciuki za powodzenie FSO, za to, żeby inwestor przyszedł do Polski, ale w tej chwili walka idzie również o to, żeby inwestycje pozostały. Dlaczego? Dlatego, że producenci europejscy czy producenci światowi w tej chwili bardzo prosto mogą przenieść fabrykę z miejsca na miejsce. Musimy walczyć wszystkimi siłami, żeby to zostało.

Pani minister wspomniała o liczbie miejsc pracy. Szacujemy, że cała branża, szeroko rozumiana branża to nawet 300 tys. osób. 300 tys. osób, które płacą podatki, które legalnie pracują, z którymi nie ma problemu, ponieważ nie trzeba im płacić zasiłków dla bezrobotnych. W związku z tym, to, o co apelujemy do Wysokiej Izby, o co apelujemy do ministerstw, przede wszystkim do Ministerstwa Finansów, to to, żeby wreszcie pojawiły się rozwiązania legislacyjne, które poprawią, a może pomogą nie pogorszyć koniunktury.

Jeżeli Wysoka Komisja będzie miała jakieś pytania do mojego wystąpienia, chętnie odpowiem, natomiast nie chciałbym przedłużać. Myśl przewodnia jest taka: to, co teraz jest, na pewno nie jest dane raz na zawsze. To po pierwsze. Po drugie, na pewno musimy za wszelką cenę walczyć, jak wspomniała pani minister, jeżeli nie o nowe, to o utrzymanie inwestycji. Po trzecie, rynek wewnętrzny mamy powiązany z chęcią inwestorów do inwestowania. W tej chwili polski rynek jest dramatycznie mały.

Może jeszcze odpowiem. Co prawda, było to chyba pytanie do pani minister, ale troszeczkę też pod naszym adresem. Chodzi o pytanie o ceny pojazdów. Pan poseł pytał o ceny pojazdów. Proszę państwa, kilka lat temu weszło w życie takie rozporządzenie, które znane jest pod skrótem BER lub GVO, czyli Block Exemption Regulation. Jedną z konsekwencji owego rozporządzenia było zrównanie cen netto we wszystkich krajach europejskich. Mówię o cenach netto, nie brutto. Komisja Europejska monitoruje to. Dwa razy w roku pokazuje opracowanie. Możemy powiedzieć, że Polska jest gdzieś tam w środku. Jest tam porównywanych kilkanaście modeli. W żadnym wypadku, niestety, nie możemy powiedzieć, że ceny w Polsce są znacznie niższe niż w pozostałych krajach europejskich, ale też nie możemy powiedzieć, że są wyższe. W zależności od decyzji producenta, w zależności od polityki marketingowej, w zależności od różnych wydarzeń na rynku i przede wszystkim od kursu złotego, ponieważ to jest istotne – oczywiście porównywane są ceny w euro przy założeniu kursu określonego dnia – są one z grubsza porównywalne, wahają się, plus-minus, kilka procent. Z tego, co pamiętam, ostatnie badanie pokazało, że małe samochody chyba są jednymi z najtańszych w Europie, ale możemy przyjąć, że poziom jest z grubsza porównywalny. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jan Cedzyński (RP):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam pytanie do pani minister, które – myślę – nurtuje również wielu z nas. Czy w Polsce są prowadzone jakieś prace konstrukcyjne nad polskim samochodem? Mamy fabryki, produkujemy samochody innych państw. Bardzo mnie ciekawi, czy prowadzimy prace nad jakimś polskim samochodem osobowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Tak, tak. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Gdybym mogła króciutko powiedzieć, to mówiąc o wszelkich pojazdach, mamy ma myśli i samochody osobowe, i samochody dostawcze, i autobusy. Jeżeli chodzi o pojazdy, nad którymi są prowadzone prace, rzeczywiście możemy pochwalić się polskim autobusem. Są trolejbusy, samochody dostawcze, także tutaj...

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Proszę, panie pośle. Proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Mam jeszcze takie pytanie trochę odnoszące się do niektórych głosów z sali, może niekoniecznie zgłaszanych do protokołu. Pani minister, czy na gruncie prawa europejskiego oraz, co za tym idzie, naszego prawa możliwe jest konstruowanie zachęt, które będą adresowane wyłącznie do sprzedawców towarów produkowanych w naszym kraju? Krótko mówiąc, czy można np. wspierać zakup określonych marek i modeli produkowanych w kraju? No, właśnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Z tego, co wiem, w ramach niezakłócania konkurencji nie jest to możliwe.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Przynajmniej prowadzić taką politykę przemysłową.

Szanowni państwo, czy są jeszcze głosy w dyskusji, ponieważ widzę, że… Szanowni państwo, szczerze mówiąc, kiedy mieliśmy ten temat, liczyłem na troszkę bardziej ożywioną dyskusję, ale wydaje się, że w kryzysie trudno liczyć na wzrost sprzedaży samochodów wbrew temu, wbrew stanowi, którzy chcieliby osiągnąć producenci. W wielu przypadkach samochód to środek produkcji, to inwestycja. W Polsce jest to troszkę tak, że dla wielu jest to jednak przedmiot konsumpcji. To po pierwsze. Po drugie, jak jest kryzys, na inwestycjach też się oszczędza, a więc trudno mówić o jakimś gwałtownym wzroście.

Na początku mówiłem o ewentualnych próbach podejścia do dezyderatu. Nie widzę możliwości zaproponowania Komisji dezyderatu, który musiałby sprowadzać się do tego: „Apelujemy do rządu o to, żeby prowadził politykę gospodarczą, w wyniku której Polacy będą bogatsi i będą chcieli kupować samochody”. Pominąwszy słowa, tak musiałby on brzmieć.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Gdyby zaproponował pan rządowi kupno nowych samochodów, pewnie by skorzystał.

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Przypuszczam, że chętnie. Zresztą już kupił, panie przewodniczący. To po drugie.

Nie wiem, czy to pan prezes Faryś mówił o kwestii nowych samochodów. Pod tym względem sprawa wygląda nie najlepiej. Chociaż pamiętam, jak zdaje się związek producentów przepytywał wszystkie, przynajmniej do mnie przyszedł faks, żebyśmy wypowiedzieli się jako Prawo i Sprawiedliwość, co o tym myślimy. Odpowiedziałem, że chętnie widziałbym Polaków jeżdżących nowymi samochodami, ale jak w sierpniu rośnie bezrobocie, trudno, żeby ludzie kupowali nowe samochody. A więc jest to problem, tym bardziej że sam w ubiegłym roku sprzedałem dziesięcioletni samochód. Nie sprzedałem go dlatego, że źle mi chodził. Jest to problem. Mamy problem o charakterze filozoficznym. Kiedy technika idzie w górę, to powinna produkować rzeczy lepsze i dłużej służące. Jest też jasne, że jest coś takiego jak zużycie moralne i dzisiaj następuje to szybciej, ale trudno ukrywać… Proszę państwa, cóż, rynek samochodowy chyba szczególnie jest funkcją sytuacji gospodarczej i myślę, że musimy nad tym... Jedyne, czego powinniśmy oczekiwać od rządu, to w tej trudnej sytuacji, kiedy wszystkie rządy starają się utrzymać u siebie miejsca pracy, to tego, że trzeba wszystko robić… Ponieważ sprzedaż spada, jest przerost mocy produkcyjnych w wytwórniach samochodów, a przenieść produkcję samochodów z jednego kraju do drugiego to żaden problem, może to niewłaściwe słowo, ale niezbyt wielki dla wielkich producentów.

Myślę, że musimy zakończyć jedynie konstatacją, że wysłuchaliśmy informacji i przyjęliśmy ją do wiadomości. Brak dyskusji świadczy o tym, że nie bardzo widzimy, w jaki sposób w aktualnej sytuacji zmienić istniejący stan. Taka jest sytuacja. Konstatacja przykra, ale chyba jedyna.

Jeżeli przedstawiciele Ministerstwa, jeżeli nikt z państwa nie chce zabrać głosu, trzeba będzie zakończyć posiedzenie.

Członek zarządu głównego FZZ Marek Dyżakowski:

Panie przewodniczący, na temat FSO nic więcej nie będzie?

Przewodniczący poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Panie przewodniczący, my pytamy, a rząd odpowiada tyle, ile uważa za stosowne, ile może. Jest to funkcją różnych historii. Z ubolewaniem stwierdzam, że zapowiadano, iż jest tuż, tuż do dopięcia kontraktu. Okazało się, że to nie było tak, że było zgoła dalej. Nie wiem, nie jesteśmy w stanie naciskać. Przynajmniej nie jesteśmy w stanie zobowiązać

rządu do tego, żeby to zrobili. Działanie polegające na określeniu skutku, który ma być osiągnięty, nie jest w Komisji możliwe.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.